

**ПРОБЛЕМЫ ВВЕДЕНИЯ В ДЕЙСТВИЕ НОВЫХ
«ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ
АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ»
В ОТНОШЕНИИ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ
НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Согласно постановлению Правительства Российской Федерации № 272 [1] с 25 апреля 2012 г. автомобильные перевозки опасных грузов вне зависимости от маршрута по территории Российской Федерации будут осуществляться по требованиям новой редакции ДОПОГ, действующей в отношении перевозки опасных грузов в международном сообщении с 1 января 2011 г. [2], далее обозначенной ДОПОГ-2011.

Обозначим часть проблем, возникающих при переходе с ныне действующих «Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» [3] на требования ДОПОГ-2011.

Переходный период. Согласно п. 3 до вступления в силу «Правил перевозки грузов автомобильным транспортом» перевозка опасных грузов автомобильным транспортом в городском, пригородном и междугородном сообщениях осуществляется в соответствии с указанными Правилами, а также «Правилами перевозки опасных грузов автомобильным транспортом», т. е. имеет место переходный период.

Однако с 25 июля 2011 г. при перевозках опасных грузов следует учитывать требования двух нормативных документов, содержащих принципиально разные требования, – «Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» и ДОПОГ-2011.

Выдача ДОПОГ-свидетельств водителям транспортных средств. Согласно п. 1.6.1.21 ДОПОГ-2011 Российская Федерация имеет право выдавать ДОПОГ-свидетельства старого образца до 31 декабря 2012 г., однако возникает вопрос: кто имеет право выдавать ДОПОГ-свидетельства нового образца.

Требования, касающиеся организаций, имеющих право выдавать ДОПОГ-свидетельства, приведены в п. 8.2.1.1 ДОПОГ-2011 в редакции: «Водители транспортных средств, перевозящих опасные грузы, должны иметь свидетельство, выданное компетентным органом и удостоверяющее, что они прошли курс подготовки и сдали экзамен на знание специальных требований, которые должны выполняться при перевозке опасных грузов».

Таким образом, после вступления в полную силу ДОПОГ-2011 (с 1 июля 2011 г.) на территории Российской Федерации выдавать ДОПОГ-свидетельства имеет право только Министерство транспорта Российской Федерации, поскольку он зарегистрирован в UNECE как единственный компетентный орган, а переходной период на п. 8.2.1.1 уже истек (до 30 июня 2011 г.).

В настоящее время программы обучения водителей ориентированы на «Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом», которые как документ уже не будут действовать с 25 апреля 2012 г. Новых же программ обучения в Российской Федерации практически нет. Только в нескольких регионах созданы межведомственные экзаменационные комиссии, чья деятельность соответствует требованиям п. 8.2.1.1 ДОПОГ.

Подготовка специалистов по перевозке опасных грузов. Проблемы возникают с консультантами по безопасности (DGSA, см. п. 1.8.3 ДОПОГ-2011), поскольку в Российской Федерации подготовка таких специалистов вообще не предусмотрена, в том числе и для международного сообщения.

Специальные разрешения при перевозке опасных грузов. В России действует ст. 4 Федерального закона от 24 июля 1998 г. № 127-ФЗ «О государственном контроле за осуществлением международных автомобильных перевозок и об ответственности за нарушение порядка их выполнения» о специальных разрешениях, выдаваемых на опасные грузы повышенной опасности, перечисленные в п. 1.10.5 ДОПОГ-2011, и Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 17 апреля 2007 г. № 44 «Порядок выдачи специальных разрешений на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов», поэтому при международных перевозках опасных грузов повышенной опасности проблем со специальными разрешениями нет.

При осуществлении перевозок опасных грузов по территории России перевозчики обязаны получать специальные разрешения при перевозке опасных грузов, не освобожденных от действия ДОПОГ, поэтому только с 4 октября 2011 г. начал действовать Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 4 июля 2011 г. № 179 «Об утверждении Порядка выдачи специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов».

Приведенные проблемы лишь малая часть из комплекса проблем, возникающих при переходе Российской Федерации от «Правил перевозки опасных грузов автомобильным транспортом» на требования ДОПОГ-2011, и в первую очередь касаются именно перевозчика. Незбежны изменения в нормативно-правовой базе и введение единой процедуры организации и контроля перевозок опасных грузов.

Библиографический список

1. Правила перевозки грузов автомобильным транспортом: постановление Правительства Российской Федерации от 15 апреля 2011 г. № 272.
2. Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ-2011): подписано в Женеве 30 сентября 1957 г.
3. Правила перевозки опасных грузов автомобильным транспортом: приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 8 августа 1995 г. № 73.

УДК 676.012.1-50

Студ. А.П. Глазырин
Рук. М.Ю. Голынский
УГЛТУ, Екатеринбург

УСТРОЙСТВО ДЛЯ ОБРУШЕНИЯ СВОДОВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЩЕПЫ В БУНКЕРАХ

Бункеры для хранения технологической щепы широко используются на предприятиях целлюлозно-бумажной промышленности. Технологическая щепа в бункерах хранится от нескольких часов до нескольких суток.

При накоплении, транспортировании и хранении технологическая щепа, как сыпучий материал, уплотняется, в объеме сыпучего материала формируются зоны плотной и рыхлой укладки. Указанные факторы существенно влияют на равномерность истечения технологической щепы при разгрузке бункеров и приводят к эпизодическому образованию сводов. Для обеспечения равномерного истечения технологической щепы из бункера необходимо применять специальные устройства, разрушающие своды [1].

Для разрушения сводообразования в призмo-цилиндрических бункерах предлагается использовать полостные мембраны, которые расположены по углам бункера (рисунок).

Бункер 1 содержит полостные мембраны 2, которые расположены по ребрам и имеют высоту, равную высоте усеченной призмы бункера. Полостные мембраны имеют патрубок 3, по которому подается сжатый воздух. Снаружи полостные мембраны прикрыты угловой крышкой 4 [2].

При уменьшении истечения технологической щепы из бункера 1 в мембраны 2 через патрубок 3 в пульсирующем режиме подается сжатый воздух, который увеличивает объем мембраны. Под действием знакопеременной силы, создающейся в мембране, разрушается основание свода тех-